

Nr 174.

Av herr **Lundquist** i Rotebro m. fl., *angående anslaget till understöd av regelbunden luftfart m. m.*

I den till innevarande års riksdag avlämnade statsverkspropositionen föreslår Kungl. Maj:t under 6:te huvudtiteln, "D. Luftfartsväsendet", att riksdagen till understöd av regelbunden luftfart för budgetåret 1932/1933 måtte anvisa ett extra reservationsanslag av 650,000 kronor.

Förslaget i fråga överensstämmer med riksdagens beslut år 1931, att statsverket för vart och ett av åren 1932—1936 skulle utbetala ett understöd av 650,000 kronor, under förutsättning att regelbunden luftfart upprätthölles med en tur dagligen i vardera riktningen å linjen Malmö—Amsterdam under hela året och å linjen Stockholm—Helsingfors under minst 8 månader.

Av den i statsverkspropositionen lämnade redogörelsen och departementschefens eget uttalande framgår emellertid, att Kungl. Maj:t medgivit, att under 1932 trafiken Malmö—Amsterdam icke behöver upprätthållas under januari och februari månader utan skall upptagas först fr. o. m. 1 mars — alltså upprätthållas endast under 10 månader, varav för övrigt en del endast med flygplan, som kunna medföra post och gods — och att trafiken Stockholm—Helsingfors under samma år skall pågå blott under tiden 1 mars—31 oktober, alltså endast under 6 månader.

Med hänsyn till nuvarande tryckta statsfinansiella läge liksom också till den relativt sett ringa trafik, det här gäller, synes det kunna starkt ifrågasättas, om man icke borde söka uppnå sådan ändring i det mellan Kungl. Maj:t och kronan samt aktiebolaget Aerotransport avslutade kontraktet, att även för år 1933 antalet turer å de båda linjerna begränsas på samma sätt, som Kungl. Maj:t medgivit för år 1932, men att då även understödet för budgetåret 1932/1933 bör minskas från 650,000 till förslagsvis 500,000 kronor. Att i tider som de innevarande, som mana till den största återhållsamhet i fråga om statens utgifter, *utvidga* luftkommunikationerna torde knappast kunna betecknas såsom riktigt. Av den statistik, som återfinnes å sid. 78 i statsverkspropositionen, framgår, att det resandeantal, det här gäller, är obetydligt. Medeltalet resande per dag har under flygperioden 1931 utgjort: å sträckan Malmö—Amsterdam 3.8 och Amsterdam—Malmö 3.5 samt Stockholm—Helsingfors 4.5 och Helsingfors—Stockholm 4.8. Säkerligen utgöres för övrigt en icke ringa procent av detta i och för sig låga resandeantal av sådana passagerare, för vilka den tidsvinst, flyget bereder, icke är av den allmängagneliga betydelse, att

staten under nuvarande statsfinansiella förhållanden bör för deras luftbefordran vidkännas så stora direkta kostnader som f. n. är fallet.

Utöver det belopp till understöd av regelbunden luftfart, som av riksdagen begäres under här ifrågavarande huvudtitel, finnes även särskild ersättning för luftpostbefordran upptagen å postverkets driftkostnadsstat. Denna ersättning uppgår till väsentliga belopp och har under de senaste åren stegrats oerhört. Utvecklingen belyses närmare i nedanstående tablå över de i kostnadsstaterna för de fem senaste åren fastställda beloppen:

för år 1928	kronor	70,000
„ „ 1929	„	150,000
„ „ 1930	„	200,000
„ „ 1931	„	450,000
„ „ 1932	„	590,000

Den avsevärda stegringen torde till väsentlig del bero på nattpostflygningens tillkomst och successiva kraftiga utvidgning.

Nattpostflygningarna angåvos, när de på sin tid tillkommo, vara ett experiment. Åtskillig erfarenhet torde redan under de nu gångna åren hunnit vinnas. Tyngdpunkten torde för övrigt under alla förhållanden komma att ligga hos den dagflygtrafik, som i Malmö står i förbindelse med de för såväl resande- som posttrafiken viktiga nattågen från Stockholm och Göteborg, vilka i sin tur ha anslutningar från hela landet. Med hänsyn till vad ovan sagts och till de synnerligen stora kostnader, som nattpostflygningen föranleder, samt det nu rådande statsekonomiska läget synes det vara välbetänkt att till nästa år antingen helt inställa eller åtminstone väsentligt inskränka nattpostflygningen. Tider, då statsmakterna tvingas att hårdhänt nedskära anslag som länge ansetts nödvändiga, synas knappast vara ägnade för experiment av det dyrbara slag, som det här rör sig om.

Det må i detta sammanhang framhållas, att, medan anslagen till luftpostbefordran successivt höjts så avsevärt som ovan påvisats, Kungl. Maj:t samtidigt *sänkt* av kungl. generalpoststyrelsen begärda anslag för lantpostbefordran med icke mindre än 100,000 kronor för år 1931 och 50,000 kronor för år 1932. Jämväl må erinras om att den inkomst, luftbefordringen bereder postverket, är obetydlig — den torde per år uppgå till endast några tusental kronor.

I statsverkspropositionen hemställles vidare, att riksdagen måtte medgiva, att luftfartsleder Stockholm—Malmö samt Malmö—Göteborg—norska gränsen må anordnas, på sätt statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet närmare förordnat.

Enligt detta förslag skulle de båda ovannämnda lederna nu komma till utförande, varvid sådana i första utbyggnadsstadiet ingående landningsfält, som statens arbetslöshetskommission anser vara lämpliga objekt för reservarbeten, skulle komma till utförande såsom dylika arbeten.

Det synes med fog kunna ifrågasättas, om det kan vara lämpligt att i tider

som de nuvarande offra medel — även om det är fråga om sådana från arbetslöshetsanslaget — för ändamål av denna art eller om det ej vore lämpligare att låta ifrågavarande belopp i stället användas för väg- och utdikningsföretag o. dyl. — till påtaglig och bestående nytta för hela befolkningen i berörda delar av landet. Norrlands behov av dylika arbeten är ännu icke på långt när fyllt.

Vi ha vidare ej kunnat undgå att finna det egendomligt, att detta Kungl. Maj:ts förslag framlagts, utan att järnvägsstyrelsens yttrande i ärendet inhämtats. I utlåtandena från annat håll åberopas till stöd för de planerade åtgärderna nu gällande tågtider för bandelarna Stockholm—Malmö och Göteborg—Malmö. Att vid bedömandet av en fråga, sådan som den föreliggande, med dess räckvidd långt fram i tiden, utan att närmare höra statsbaneleningen, utgå från de tågtider, som just *nu* gälla, synes vara förhastat. Linjen Stockholm—Malmö håller redan på att elektrifieras och, när detta arbete slutförts, kommer givetvis tågplanen att ej oväsentligt ändras. Brobygget mellan Rügen och tyska fastlandet, vartill medel genom riksdagens beslut i fjol till viss del ställes till förfogande från svensk sida, kan jämväl tänkas komma att betydligt förskjuta de stora snälltågens lägen norr om Trälleborg. Av allt att döma torde slutligen inom ej alltför avlägsen tid även Väst kustbanan komma att elektrifieras, medförande med all säkerhet betydande förändringar och förbättringar i Göteborgs järnvägsförbindelser med utlandet. Då alltså åtskilliga av de förhållanden, som för denna frågas bedömande äro av avgörande betydelse, för närvarande äro synnerligen svävande, synas mycket starka skäl tala för att, i frågans nuvarande läge, riksdagen icke bör lämna sin anslutning till förslaget att som nödhjälpsarbeten iordningställa vissa landningsfält.

Vi kunna icke heller underlåta att fästa uppmärksamheten på de meningskiljaktigheter rörande linjesträckningarna, som finnas bland dem, som sysslat med denna fråga. Det förslag, som nu framlagts, skiljer sig sålunda från det, som avgavs den 30 september 1929 av de s. k. luftfartssakkunnige, och chefen för marinstaben har för sin del beträffande leden Stockholm—Malmö ifrågasatt en tredje sträckning. Det synes kunna ifrågasättas, om icke i anledning av dessa olika meningar en mer ingående prövning av detta för den fortsatta utvecklingen utomordentligt betydelsefulla problem lämpligen borde genom en statlig expertkommitté verkställas, innan statsmakterna fattade beslut om arbetenas igångsättande. Det vill för övrigt förefalla, som om med den omfattning, lufttrafiken redan fått, och än mer med tanke på den framtida utveckling, som statsverkspropositionen låter framskymta, det vore angeläget, att denna kommitté jämväl finge undersöka och framlägga förslag till definitivt ordnande av den slutliga ledningen av landets lufttrafikväsen och luftfartsärendenas handläggning. Det nuvarande provisoriet i detta avseende torde icke lämpligen kunna i längden bibehållas.

På grund av vad ovan anförts få vi föreslå, att riksdagen ville besluta,

1) att, under förutsättning att sådan ändring av kontraktet med aktiebolaget Aerotransport, som ovan föreslagits, kan uppnås, sänka det extra reservationsanslaget till understöd av regelbunden luftfart från 650,000 till 500,000 kronor;

2) att uttala sig för att under 1933 experimenten med nattpostflygning bära antingen helt inställas eller åtminstone väsentligt inskränkas;

3) att uttala sig emot iordningställande för närvarande som nödhjälpsarbeten eller eljest av landningsfält å flyglederna Stockholm—Malmö och Malmö—Göteborg—norska gränsen.

Stockholm den 22 januari 1932.

R. Lundquist
i Rotebro.

Ernst Aronson.

Birger Petersson.

Oscar Lundqvist.

N. E. Nilsson.

Nils V. Sandström.

H. Lundström.

E. Eurén.

Nils Holmström.

Lennart Johansson.

Nils Persson
i Grytterud.

Nils Nilsson
i Karlstad.

Emil Bengtsson.

Ewald Lindmark.

Erik Nordkvist.

S. P. Hollertz.